



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ **Αρ. Φύλλου 160**

19 Σεπτεμβρίου 2003

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Φ.Υ.: 3113.1.2780/2003

Έγκριση των όρων από τους οποίους θα διέπεται όταν νηολογηθεί σύμφωνα με το Ν.Δ.2687/53, το με σημαία Παναμά φορτηγό-εμπορευματοκιβωτίων πλοίο «HYUNDAI COMMODORE που θα διατηρήσει κατά τη νηολόγησή του το ίδιο όνομα «ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΚΟΜΟΝΤΟΡ» (HYUNDAI COMMODORE).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ -
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α. Το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού» (ΦΕΚ 317 Α'/53), σε συνδυασμό με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 3 του ίδιου Ν. Δ/τος .

β. Το Ν.Δ. 2928/54 «περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού» (ΦΕΚ 163 Α' /54).

γ. Το νόμο 1558/1985 «περί Κυβέρνησης και Κυβερνητικών Οργάνων «(ΦΕΚ 173 Α' /16.7.1985).

δ. Τις ομόφωνες γνωμοδοτήσεις της Ολομέλειας του Νομικού Συμβουλίου τους Κράτους με αριθμ. 513.7.5.1955 και 967/ 22.9.1956.

ε. Την αρ. 1065956/863/Α0006/2003 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, για την ανάθεση αρμοδιοτήτων.

στ. Την από 17-4-2003 αίτηση του Ευστάθιου Σφυρή του Κωνσταντίνου εκπροσώπου της εταιρείας «DANAOS SHIPPING COMPANY LIMITED» η οποία είναι εκπρόσωπος στην Ελλάδα της πλοιοκτήτριας εταιρείας με την επωνυμία «COMMODORE MARINE INC» που εδρεύει στη Λιβερία με την οποία ζητεί όπως το με σημαία Παναμά φορτηγό- εμπορευματοκιβωτίων πλοίο «HYUNDAI COMMODORE» περίπου 51.836 κόρων ολικής χωρητικότητας και καθαρής 11.101 κόρων, που ναυπηγήθηκε το 1992 να νηολογηθεί με Ελληνική σημαία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού» με το ίδιο όνομα «ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΚΟΜΟΝΤΟΡ» (HYUNDAI COMMODORE) .

ζ. Την από 17.4.2003 δήλωση του Ευστάθιου Σφυρή του Κωνσταντίνου εκπροσώπου της εταιρείας «DANAOS SHIPPING COMPANY LIMITED « η οποία είναι εκπρόσωπος στην Ελλάδα της πιο πάνω πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Ελλάδα, από την οποία προκύπτει ότι αυτή καλύπτει Ελληνικά συμφέροντα κατά πλειοψηφία, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε όπως το φορτηγό-εμπορευματοκιβωτίων πλοίο «HYUNDAI COMMODORE» με σημαία Παναμά που στην αίτηση των ενδιαφερομένων αναφέρεται με τα στοιχεία που υπάρχουν στο σκεπτικό αυτής της αποφάσεως και που πρόκειται να νηολογηθεί με το ίδιο όνομα «ΧΙΟΥΝΤΑΙ ΚΟΜΟΝΤΟΡ» (HYUNDAI COMMODORE) ή αν χορηγήθηκαν προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα από την έκδοση αυτών και την ύψωση της Ελληνικής Σημαίας διέπεται από τις διατάξεις των Ελληνικών νόμων που ισχύουν σε κάθε περίπτωση όπως αυτές συμπληρώνονται και τροποποιούνται από τους πιο κάτω όρους. Το πλοίο θα ανήκει στην εταιρεία με την επωνυμία «COMMODORE MARINE INC» με έδρα τη Λιβερία και η οποία καλύπτει σύμφωνα με τη δήλωση του Ευστάθιου Σφυρή του Κωνσταντίνου εκπροσώπου της εταιρείας «DANAOS SHIPPING COMPANY LIMITED», η οποία είναι εκπρόσωπος στην Ελλάδα της πλοιοκτήτριας εταιρείας που αναφέρεται στο σκεπτικό αυτής της αποφάσεως, Ελληνικά συμφέροντα, σε ποσοστό περισσότερο από το μισό του Κεφαλαίου της.

Οι όροι αυτοί θα έχουν εφαρμογή σε όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου υπό Ελληνική σημαία, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη κάθε άλλη αντίθετη διάταξη που υπάρχει στη νομοθεσία που ισχύει, ενώ το πλοίο θα θεωρείται σαν κεφάλαιο εξωτερικού σύμφωνα με την έννοια του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

1.- Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αλλάζουν τη σημαία του πλοίου, να πωλούν, υποθηκεύουν και ναυλώνουν ελεύθερα αυτό, χωρίς καμιά άδεια ή έγκριση από οποιαδήποτε Ελληνική Αρχή, σε αλλοδαπούς , φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Η διαγραφή του πλοίου από τα Ελληνικά νηολόγια, με το σκοπό της αλλαγής της σημαίας του γίνεται αυτόματα, μόλις το δηλώσουν με έγγραφό τους οι πλοιοκτήτες και συναινέσουν για το σκοπό αυτό με έγγραφό τους οι ενυπόθηκοι δανειστές, εάν υπάρχουν τέτοιοι, προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή οποιαδήποτε Ελληνική έμμισθη Προξενική ή Λιμενική Αρχή στο εξωτερικό, εφόσον α) με τη δήλωση υποβάλλονται πιστοποιητικά των αρμοδίων Ελληνικών Υπηρεσιών, από τα οποία πιστοποιείται η εξόφληση, μέχρι της ημερομηνίας της γραπτής δηλώσεως, των φόρων που βαρύνουν το πλοίο ή οφείλονται από αυτό, των τηλεπικοινωνιακών τελών γενικά και απαιτήσεων του ΟΤΕ που βαρύνουν το ίδιο το πλοίο καθώς επίσης και των εισφορών που οφείλονται μέχρι της ίδιας αυτής ημερομηνίας προς τα Ασφαλιστικά Ιδρύματα Ε.Ν. ή β) αντί των πιο πάνω πιστοποιητικών η δήλωση αυτή θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή για ποσό λιρών Αγγλίας, εξήντα τεσσάρων χιλιάδων (£64.000) ή το ισότιμό τους σε δολάρια μιας Τράπεζας της Αγγλίας ή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Σε αυτή την περίπτωση οι Ελληνικές Υπηρεσίες είναι υποχρεωμένες να διαγράφουν το πλοίο από τα Ελληνικά νηολόγια, ο δε Λιμενάρχης του λιμανιού που νηολογήθηκε το πλοίο ή οποιαδήπο-

τε Ελληνική Έμμισθη Προξενική ή Λιμενική Αρχή στο εξωτερικό, υποχρεούται να χορηγήσει πιστοποιητικό από το οποίο να φαίνεται η διαγραφή του πλοίου από τα Ελληνικά νηολόγια. Πάντως για την εκκαθάριση και εξόφληση των πιο πάνω οφειλών του πλοίου που υπάρχουν κατά το χρόνο της αλλαγής της σημαίας του, της εκούσιας ή αναγκαστικής εκποίησεώς του, σε ημεδαπούς ή αλλοδαπούς ή της βυθίσεώς του υπεύθυνος θα είναι εξ ολοκλήρου, αφού παραιτηθεί από το ευεργέτημα της διζήσεως και ο εγγυητής στην Ελλάδα των πλοιοκτητών. Οι τελευταίοι είναι υποχρεωμένοι να γνωστοποιήσουν το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση κατοικίας του εγγυητού στα Υπουργεία Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και στο ΝΑΤ και να ενημερώσουν αυτά σε περίπτωση αντικαταστάσεώς του. Το ποσό της εγγυητικής επιστολής που αναφέρεται πιο πάνω υπόκειται σε αναπροσαρμογή σύμφωνα με την απόφαση του ΥΕΝ που ισχύει κατά το χρόνο της διαγραφής του πλοίου από τα Ελληνικά νηολόγια και με την οποία καθορίζεται το ύψος των εγγυητικών επιστολών για τα πλοία που έχουν νηολογηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53.

2.- Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να διαθέτουν ελεύθερα το συνάλλαγμα εξωτερικού, από τη διαχείριση ή πώληση του πλοίου ή από ασφαλιστική αποζημίωση που μπορεί να απαιτηθεί εξ αιτίας ατυχήματος ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία, ή από δάνειο με υποθήκη του πλοίου και δεν είναι υποχρεωμένοι να εισάγουν στην Ελλάδα τα ποσά του ξένου συναλλάγματος που εισπράττονται κατ' αυτό τον τρόπο, εκτός αν το πλοίο αποκτήθηκε ολικά ή μερικά με κρατικό συνάλλαγμα ή με δραχμές. Στη τελευταία αυτή περίπτωση οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι στην εισαγωγή του αντίστοιχου συναλλάγματος, είτε λόγω εκποιήσεως ή καταστροφής (ασφαλιστική αποζημίωση), είτε λόγω αλλαγής της σημαίας του πλοίου.

Τα ίδια δικαιώματα έχουν και οι ενυπόθηκοι δανειστές σε ξένο συνάλλαγμα η δε Τράπεζα της Ελλάδας είναι υποχρεωμένη να επιτρέψει την εξαγωγή στην αλλοδαπή κάθε ποσού συναλλάγματος που θα οφείλεται σ' αυτούς με την ιδιότητά τους σαν ενυπόθηκων δανειστών του πλοίου ή θα περιέρχεται σ' αυτούς από οποιαδήποτε αιτία με την ιδιότητά τους των ενυπόθηκων δανειστών.

Εξαίρεση ισχύει στην περίπτωση που το πλοίο έχει αποκτηθεί από τη χορήγηση δανείου σε δραχμές.

3.- Η διαχείριση και διάθεση όλων γενικά των εσόδων και των κερδών του πλοίου διενεργείται ελεύθερα και δεν υπόκειται σε κανένα περιορισμό από τους Ελληνικούς νόμους.

4.- Το πλοίο απαλλάσσεται από κάθε επίταξη, με μόνη εξαίρεση την περίπτωση γενικότερης διεθνούς συρράξεως, στην οποία θα έχουν εμπλακεί οι Μεγάλες Δυνάμεις και η Ελλάδα. Στην περίπτωση αυτή η επίταξη του πλοίου δεν θα ενεργείται πριν από την επίσημη κήρυξη πολέμου από την Ελλάδα, με την προϋπόθεση ότι όλα αυτά επιτρέπονται από τις επίσημες διεθνείς υποχρεώσεις που έχει τυχόν αναλάβει η Ελλάδα.

5.- Η αποζημίωση που οφείλεται σε περίπτωση επιτάξεως του πλοίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στον προηγούμενο όρο αριθ.4, προκαταβάλλεται στην αρχή κάθε μήνα σε συνάλλαγμα επί Νέας Υόρκης ή επί Λονδίνου, κατόπιν επιλογής των πλοιοκτητών και μετά από συναίνεση των τυχόν ενυπόθηκων δανειστών. Το ποσό της αποζημιώσεως καθορίζεται τουλάχιστο ίσο με τις αποζημιώσεις που καταβάλλονται από την Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής για την αυτή αιτία, και για πλοία ίδιου τύπου, ηλικίας, κατασκευής και χωρητικότητας, που έχουν την Αμερικανική Σημαία. Αν δεν υπάρχουν πλοία με Αμερικανική σημαία που έχουν επιταχθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες, η αποζημίωση που καταβάλλεται κατά τον πιο πάνω τρόπο δεν μπορεί να είναι κατώτερη από αυτή που καταβάλλεται από την Βρεττανική Κυβέρνηση σε πλοία που έχουν επιταχθεί και τα οποία φέρουν Βρεττανική σημαία. Η διαχείριση του πλοίου κατά τον χρόνο της επιτάξεως θα ενεργείται από τους πλοιοκτήτες και τους αντιπροσώπους που ορίζονται από αυτούς, χωρίς όμως αυτοί να αναμειγνύονται στον τρόπο διαθέσεως και χρησιμοποιήσεως γενικά του πλοίου.

6.- Η ασφάλιση του πλοίου θα ενεργείται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, ακόμη και όταν το πλοίο είναι επιτεταγμένο από την Ελληνική Κυβέρνηση, έστω και αν οριζόταν διαφορετικά με μεταγενέστερο Νόμο. Ειδικότερα η ασφάλιση του πλοίου κατά κινδύνων Πολέμου σε περίπτωση πολέμου όπου είναι αναμεμειγμένο το Βορειοατλαντικό Σύμφωνο, εφόσον το πλοίο εμπίπτει στην ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται για περίπτωση πολέμου και ανεξάρτητα από κάθε συμπληρωματική ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου, που θα μπορεί να ενεργείται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη και κατά την κρίση του, στην ελεύθερη ασφαλιστική αγορά, θα ενεργείται στα πλαίσια του Βορειοατλαντικού Συμφώνου. Η ασφάλιση αυτή στα πλαίσια του Βορειοατλαντικού Συμφώνου θα ενεργείται αποκλειστικά από την Ανώνυμη Εταιρεία με επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε» με έδρα τον Πειραιά.

Σ' αυτή τη περίπτωση θα ισχύουν αμετάκλητα για το πλοίο αυτό οι όροι της από 1.9.76 Συμβάσεως μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας που αναφέρεται πιο πάνω. Ταυτόχρονα όμως θα διατηρούν την ισχύ τους για την ίδια Εταιρεία οι διατάξεις των Νόμων 551/1970 «περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών» του Ν.Δ 400/1970 «περί Ιδιωτικής Ασφαλίσεως» και του Ν.Δ 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Ν.Δ 4237/1962, εκτός από τις διατάξεις τους που αναφέρονται στο φόρο εισοδήματος και αφού ληφθεί υπόψη ότι η πιστή τήρηση της πιο πάνω Συμβάσεως και η λειτουργία της πιο πάνω Ελληνικής Ασφαλιστικής Εταιρείας κάτω από ένα καθορισμένο νομοθετικό καθεστώς, αφορά το συμφέρον του πλοίου.

7.- Δεν επιτρέπεται η κατάσχεση του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο και αιτία από το Ελληνικό Δημόσιο ή από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, εκτός από την περίπτωση οφειλών των πλοιοκτητών που προέρχονται από το ίδιο το πλοίο.

8. Η σύνθεση πληρώματος του πλοίου ολικής χωρητικότητας 51.836 κόρων το οποίο φέρει μηχανή εσωτερικής καύσεως 67.080 BHP και είναι εφοδιασμένο με πλήρως αυτοματοποιημένες συσκευές και μηχανήματα και χαρακτηρισμένο από τον παρακολουθούντα αυτό νηογνώμονα με το οικείο σύμβολο αυτοματισμού ότι έχει τη δυνατότητα λειτουργίας του μηχανοστασίου του πλήρως ανεπάνδρωτου επί 24ώρου βάσεως καθορίζεται ως ακολούθως:

Πλοίαρχος ένας (1) - Υποπλοίαρχος ένας (1) - Ανθυποπλοίαρχοι δύο (2)- Δόκιμος Πλοίαρχος ένας (1)- Ναύκληρος ένας (1) - Ναύτες τέσσερις (4) - Μηχανικός Άλφα ένας (1) - Μηχανικός Βήτα ένας (1) - Μηχανικός Γάμα ένας (1) - Ηλεκτρολόγος ή Δόκιμος Μηχανικός ένας (1) - Καθαριστής ένας (1) - Μάγειρος ένας (1) - Θαλαμηπόλος ένας (1) - Σύνολο δεκαεπτά (17).

Αν από σημείωμα του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι δεν προσφέρεται προσοντούχος Ανθυποπλοίαρχος τότε στη θέση του δευτέρου Ανθυποπλοιάρχου ναυτολογείται Δόκιμος Πλοίαρχος.

Αν από σημείωμα του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι δεν προσφέρεται προσοντούχος Θαλαμηπόλος ναυτολογείται βοηθός Θαλαμηπόλου.

Σε περίπτωση που το πλοίο παύσει να είναι χαρακτηρισμένο και να λειτουργεί ως πλήρως αυτοματοποιημένο η σύνθεσή του παύει να είναι η πιο πάνω καθοριζόμενη.

Α.1. Κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, εκ της οργανικής συνθέσεως τουλάχιστον έξι (6) Αξιωματικοί, περιλαμβανομένου και του Πλοιάρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας και τέσσερα (4) μέλη κατωτέρου πληρώματος θα είναι Έλληνες ναυτικοί αντιστοίχων ειδικοτήτων. Εκ των μελών του κατώτερου πληρώματος τρεις (3) θ' ανήκουν στο Προσωπικό Καταστρώματος και ένα (1) στο Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών με πτυχίο Θαλαμηπόλου ή Μαγείρου ανάλογα με τη θέση ναυτολο-

γήσεως. Τις πιο πάνω θέσεις δεν μπορεί να καταλαμβάνουν Δόκιμοι Αξιωματικοί ή σπουδαστές ΑΕΝ.

2. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται από την Αρχή ότι:

α) Είναι δύσκολη η γρήγορη εξεύρεση κατάλληλων και ικανών Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι να έχουν τα προσόντα που προβλέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις ή

β) Οι Έλληνες ναυτικοί που έχουν τα προσόντα και προσφέρονται για εργασία ζητούν όρους διαφορετικούς από αυτούς που καθορίζονται από τις Ελληνικές διατάξεις που ισχύουν, ιδιαίτερα σε σχέση με το μισθολόγιο,

τότε ο προβλεπόμενος στην παράγραφο Α1 ελάχιστος αριθμός Ελλήνων ναυτικών θα καλύπτεται, κατόπιν έγκρισής της, με Έλληνες ή αλλοδαπούς ναυτικούς των ειδικοτήτων που προβλέπονται στην αναφερόμενη παρ. Α1.

Η διάρκεια της ναυτολόγησης των ανωτέρω αλλοδαπών δεν μπορεί να είναι μικρότερη από έξι (6) μήνες και δύναται να παραταθεί εφόσον εξακολουθούν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις των ανωτέρω εδαφίων α ή β.

Με έγκριση της Αρχής οι περιορισμοί των εδαφίων (α) και (β) μπορεί να μην εφαρμόζονται εάν τούτο επιβάλλεται από τα γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα της χώρας.

3.α. Επιπλέον των ανωτέρω, θα ναυτολογείται ένας τουλάχιστον σπουδαστής ΑΕΝ (Πλοίαρχος ή Μηχανικός) εφόσον προσφέρονται.

β. Ο πλοιοκτήτης μπορεί, μετά από έγκριση της Αρχής, να εξαντλεί την πιο πάνω υποχρέωσή του με τη ναυτολόγηση ενός επιπλέον σπουδαστή ΑΕΝ σε άλλο πλοίο, υπό Ελληνική σημαία, της αυτής διαχειρίσεως. Στη περίπτωση αυτή θα εισπράττονται εισφορές από το ΝΑΤ, για τον σπουδαστή ΑΕΝ (Πλοίαρχο ή Μηχανικό) από κάθε πλοίο χωριστά και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως παράβαση των υποχρεώσεων του πλοίου, σύμφωνα με τον παρόντα όρο και να υποχρεωθεί ο πλοιοκτήτης να καταβάλλει εισφορές στο ΝΑΤ και τα λοιπά Ταμεία για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως.

4. Η θέση του Δοκίμου Πλοιάρχου ή Μηχανικού που προβλέπεται στην οργανική σύνθεση του πλοίου θα καταλαμβάνεται από Έλληνα Δόκιμο Πλοίαρχο ή Μηχανικό που μπορεί να είναι και σπουδαστής ΑΕΝ της Β' εκπαιδευτικής περιόδου. Στην περίπτωση αυτή ικανοποιείται η απαίτηση της παραγράφου Α3α. Όταν δεν προσφέρονται Έλληνες η πιο πάνω θέση καλύπτεται από αλλοδαπούς.

5. α) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου Β2 και εφόσον τηρούνται τ' αναφερόμενα στις παραγράφους Α1, Α2, Α3, Α4, οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν στο ΝΑΤ, υπέρ ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Ελληνική Συλλογική Σύμβαση τη δική τους τακτική εισφορά, όπου αυτή προβλέπεται, καθώς επίσης και την τακτική εισφορά των Ελλήνων ναυτικών που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου Α3β, καθώς επίσης και για τους αλλοδαπούς ναυτικούς που έχουν ναυτολογηθεί σε θέσεις Ελλήνων που προβλέπονται από την παράγραφο Α1 και βάσει της διαδικασίας της παραγράφου Α2.

β) Εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου Α2 α ή β δικαιολογείται παρέκκλιση εφαρμογής των διαλαμβανομένων στις παραγράφους Α1,Α2,Α3, για ένα (1) μόνο ναυτικό, πλην του πλοιάρχου, η οποία παρέκκλιση δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το ένα έκτο (1/6) του χρόνου ισχύος εκάστου ναυτολογίου και όχι παραπάνω από τριάντα (30) ημέρες. Στην περίπτωση αυτή θα εφαρμόζονται επίσης τα προβλεπόμενα από το εδάφιο (α) αυτής της παραγράφου.

γ) Κατά την αντικατάσταση του ναυτολογίου και προκειμένου να εφαρμοσθούν τα προβλεπόμενα στο εδάφιο (5α), η πλοιοκτήτρια εταιρεία καταθέτει δήλωση στο ΝΑΤ ότι έχουν τηρηθεί τα προβλεπόμενα στις παραγράφους Α1, Α2, Α3, Α4, και Α5 (β).

6. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί με Απόφασή του να ανακαλέσει την παρούσα παράγραφο Α του όρου 8 για το συγκεκριμένο πλοίο, εάν διαπιστωθεί ότι παραβιάζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται σ' αυτή.

Β.1. Επιτρέπεται η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών πέρα από την οργανική σύνθεση του πληρώματος του πλοίου, χωρίς υποχρέωση καταβολής από αυτούς ή τους πλοιοκτήτες εισφορών προς το ΝΑΤ, το ΤΠΑΕΝ, το ΤΠΚΠΕΝ, το ΚΕΑΝ και τον ΕΛΟΕΝ.

2. Οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν στο ΝΑΤ με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Ελληνική Συλλογική Σύμβαση τη δική τους τακτική εισφορά, καθώς επίσης και την τακτική εισφορά των ναυτικών για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως πληρώματος του πλοίου, περιλαμβανομένων και των ναυτολογημένων αλλοδαπών ναυτικών.

3. Διευκρινίζεται ότι σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης υποχρεωθεί να καταβάλλει εισφορές για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως συνεπεία μη εντάξεώς του στην παράγραφο Α5α ή μη συμμορφώσεώς του με την παράγραφο Α5β, τότε στις οφειλόμενες εισφορές θα συνυπολογίζονται και οι εισφορές που κατεβλήθησαν ή οφείλονται για τους ναυτολογημένους Έλληνες ή αλλοδαπούς ναυτικούς. Η υποχρέωση αυτή αφορά μόνο το χρονικό διάστημα μη συμμορφώσεως του πλοιοκτήτη προς τις παραγράφους Α1,Α2,Α3, Α4,,Α5β.

Γ.1. Χωρίς να θίγεται η εφαρμογή των απαιτήσεων του όρου αυτού, επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση ναυτολόγηση Ελλήνων ή αλλοδαπών ναυτικών που δεν κατέχουν το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που προβλέπεται για την θέση την οποία θα καλύψουν, μετά από έγκριση Λιμενικής ή Ελληνικής Προξενικής Αρχής, για χρονικό διάστημα και υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από τη Δ.Σ STCW και τις σχετικές για την εφαρμογή της διατάξεις της εσωτερικής νομοθεσίας.

2. Στους Έλληνες ναυτικούς που είναι ναυτολογημένοι σύμφωνα με την παράγραφο Γ1 καταβάλλεται ο μισθός που προβλέπεται από την αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση, για τη θέση στην οποία είναι ναυτολογημένοι. Η απόλυση όσων έχουν ναυτολογηθεί σύμφωνα με την παράγραφο Γ1 λόγω αντικαταστάσεώς τους με προσοντούχους Έλληνες ναυτικούς συνεπεία λήξεως του χρόνου για τον οποίο χορηγήθηκε η έγκριση, δεν αποτελεί καταγγελία της συμβάσεως από τον Πλοίαρχο, οι δε ναυτικοί που απολύονται για το λόγο αυτό δικαιούνται μόνο τα έξοδα παλιννοστήσεως.

Δ.1. Ο καταβαλλόμενος στους κατά τον παρόντα όρο 8 ναυτολογούμενους αλλοδαπούς μισθός και λοιπές αποδοχές είναι αντίστοιχες της θέσεως και ειδικότητας για την οποία ναυτολογούνται ή είχαν ναυτολογηθεί, άσχετα από τα τυχόν ατομικά τους προσόντα και καθορίζονται κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διατάξεως Ελληνικών Νόμων ή Συλλογικών Συμβάσεων, από τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας του τόπου προελεύσεως του ναυτικού ή από αντίστοιχες διατάξεις της Χώρας αυτής ή από συμφωνίες που συνάπτονται ή είχαν συναφθεί ή θα συναφθούν από οποιαδήποτε Ελληνική επαγγελματική οργάνωση πλοιοκτητών ή μεμονωμένων πλοιοκτητών ή διαχειριστών επιχειρήσεων πλοιοκτητών και της συνδικαλιστικής οργανώσεως του αλλοδαπού ναυτικού ή της δημόσιας Αρχής της Χώρας του. Το αυτό ισχύει για την ατομική σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ του αλλοδαπού ναυτικού και του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου ή του διαχειριστή ή του εκπροσώπου ή του πράκτορα του πλοίου. Ο μισθός και οι αποδοχές δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στη Χώρα προελεύσεως του αλλοδαπού ναυτικού. Για τους αλλοδαπούς που έχουν ήδη ναυτολογηθεί στο πλοίο, η ισχύς αυτής της παραγράφου αρχίζει από τη νηολόγησή του υπό Ελληνική σημαία ή της χορηγήσεως σ' αυτό προσωρινών ναυτιλιακών εγγράφων.

2. Κάθε έλλειψη όρου για την αμοιβή και εργασία του αλλοδαπού ναυτικού συμπληρώνεται από τη νομοθεσία της Χώρας προελεύσεως του.

Οι αλλοδαποί ναυτικοί δεν βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν

αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά.

Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου Α5α, ο πλοιοκτήτης δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο, ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.

Ε. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε αργία ή παροπλισμό, οι εισφορές προς το ΝΑΤ υπολογίζονται μόνο επί του ναυτολογημένου πληρώματος για όσο χρόνο διαρκεί η σύμβαση ναυτολογήσεως κάθε ναυτικού.

Το πλοίο, για τον υπολογισμό των εισφορών του ΝΑΤ, θεωρείται ότι βρίσκεται σε αργία ή παροπλισμό εφόσον παραμένει περισσότερο από είκοσι (20) ημέρες ακινητοποιημένο έχοντας διακόψει τους πλόες του. Μετά τη συμπλήρωση του χρόνου αυτού, η αργία ή ο παροπλισμός θεωρούνται ότι άρχισαν από την πρώτη ημέρα της ακινητοποιήσεώς του.

Μετακινήσεις με εντολή ή με άδεια της Λιμενικής Αρχής σε άλλο αγκυροβόλιο, δεν διακόπτουν την αργία ή τον παροπλισμό.

ΣΤ. Για τα υπόλοιπα θέματα εφαρμόζονται οι διατάξεις περί συνθέσεως πληρωμάτων των Ελληνικών εμπορικών πλοίων που ισχύουν κάθε φορά, εφόσον αυτές δεν έρχονται σε αντίθεση και με κάποιο άλλο όρο αυτής της εγκριτικής πράξεως.

Ζ. Όταν οι συνθήκες προσφοράς και ζητήσεως ναυτικής εργασίας το απαιτούν, η Αρχή δύναται να καθιστά υποχρεωτική τη διάνυση στη ξηρά της άδειας, κατηγορίας ή ειδικότητας Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο, μετά την απόλυσή τους. Η άδεια υπολογίζεται σύμφωνα με τις ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις εργασίας και χορηγείται το αργότερο με τη συμπλήρωση ενδεκάμισι μηνών συνεχούς υπηρεσίας στο πλοίο.

9.- Οι αποδείξεις εισπράξεων των εισφορών πλοιοκτητών και πληρωμάτων υπέρ των ασφαλιστικών ιδρυμάτων Εμπορικού Ναυτικού, απαλλάσσονται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου.

10.- Οι προδιαγραφές του σκάφους και των μηχανών καθώς και η αρχική και οι υπόλοιπες περιοδικές ή συμπληρωματικές επιθεωρήσεις θεωρούνται ότι έχουν ενεργηθεί νόμιμα, εφόσον διενεργήθηκαν από οποιοδήποτε από τους αλλοδαπούς νηογνώμονες LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, BUREAU VERITAS, AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, GERMANISCHER LLOYD'S, NIPPON KAIJI KYOKAI, DET NORSKE VERITAS, REGISTRO ITALIANO NAVALE, KOREAN REGISTER OF SHIPPING καθώς και από τον Ελληνικό Νηογνώμονα Α.Ε. Ο τελευταίος εφαρμόζει τις διατάξεις της αντίστοιχης Διεθνούς Συμβάσεως που ισχύει κάθε φορά και που έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με σχετικό πιστοποιητικό του νηογνώμονα που έχει εκδοθεί ύστερα από σχετική εντολή της Ελληνικής Κυβερνήσεως. Ο χρόνος που διενεργούνται οι επιθεωρήσεις αυτές καθορίζεται με απευθείας συνεννόηση μεταξύ των πλοιοκτητών και του αντίστοιχου νηογνώμονα, μέσα πάντως στα χρονικά όρια που προβλέπονται από τις συναφείς διεθνείς συμβάσεις.

Ότι έχει σχέση με τις επισκευές του πλοίου αναγνωρίζεται από τις Ελληνικές Αρχές, εφόσον οι επισκευές ενεργούνται κάτω από την επίβλεψη των πιο πάνω Νηογνωμόνων. Οι προδιαγραφές (SPECIFICATIONS) των ενδιαιτημάτων του πλοίου μπορούν να γίνουν αποδεκτές εφόσον είναι σύμφωνες με τους Κανονισμούς του LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING ή του AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, αφού προσκομισθεί σχετικό πιστοποιητικό, το οποίο πρέπει να φυλάσσεται στο πλοίο.

11.- Οι καταμετρήσεις που ενεργήθηκαν στο πλοίο, από τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές ή τους Νηογνώμονες, για τους οποίους προβλέπει ο προηγούμενος όρος, μετά από εξουσιοδότηση αυτών των Αρχών, με βάση κανονισμούς καταμετρήσεως όμοιους προς τους Ελληνικούς ή ειδικούς αλλοδαπούς κανονισμούς (Διώρυγας Σουέζ κ.λ.π), θεωρούνται ισχυρές και έγκυρες, εφόσον μετά τη πραγματοποίησή τους δεν έγιναν μετασκευές ή επισκευές που να αλλάζουν τη χωρητικότητα του πλοίου. Σ' αυτή την περίπτωση το πλοίο δεν υποβάλλεται σε νέα καταμέτρηση, η δε αρμόδια Ελληνική Αρχή εκδίδει το ανάλογο πιστοποιητικό καταμετρήσεως, με βάση τα στοιχεία του αντίστοιχου αλλοδαπού πιστοποιητικού.

12.- Όσον αφορά τη φορολογία του πλοίου θα εφαρμόζονται καθ' όλην την διάρκειαν της παραμονής του στην Ελληνική Σημαία οι διατάξεις του Ν. 27 / 1975 οι οποίες αποτελούν ενιαίο σύνολο με τους όρους της παρούσης με τις πιο κάτω όμως αλλαγές.

Α'. Ο φόρος για το πλοίο αυτό και μέχρι την 31-12-2007 θα υπολογίζεται με βάση όσα ορίζονταν στην §1 του αρ.6 του ν. 27/75 κατά τον πρώτο χρόνο της ισχύος του, με περαιτέρω μείωση κατά 40% των αντιστοίχων συντελεστών ανά κόρον ολικής χωρητικότητος. Κατά τη διάρκεια της πιο πάνω περιόδου δεν θα έχει εφαρμογή η § 4 του αρ. 6 του ν. 27/75. Μετά την 31-12-2007 για την εφαρμογή του β' εδαφίου της § 4 του αρ.6 τα ποσά φόρων ανά κόρον ολικής χωρητικότητος θα υπολογίζονται επί των ποσών που θα έχουν προκύψει κατόπιν της πιο πάνω μείωσης.

Β'. Ο φόρος που αναλογεί στο πλοίο σύμφωνα με τον ανωτέρω όρο 12Α μειούται κατά ποσοστό 50% για την κλίμακα χωρητικότητας από 40.001 έως 80.000 κοχ και κατά ποσοστό 75% για την κλίμακα χωρητικότητας από 80.001 κοχ και άνω.

Γ'. Το πλοίο το οποίο νηολογείται βάσει αυτής της πράξεως, απολαμβάνει των απαλλαγών ή μειώσεων εκ του φόρου που προβλέπονται στην παράγρ. 1 εδάφ. γ' του άρθρου 7 του Νόμου 27/75, έστω και αν προϋπήρξε υπό ελληνική σημαία.

Δ'. Εάν το πλοίο προμηθεύεται εφόδια σε ελληνικά λιμάνια, εκτός από πετρέλαιο και λιπαντικά, η δαπάνη αγοράς των οποίων υπερβαίνει τα 30.000 δολλάρια ΗΠΑ ετησίως και καλύπτεται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσεται από φόρο σύμφωνα με τα κατωτέρω κλιμάκια:

Για δαπάνες έως 60.000 δολλάρια ποσοστό απαλλαγής 10%.

Από 60.001 έως 100.000 δολλάρια ποσοστό απαλλαγής 15%.

Από 100.001 έως 150.000 δολλάρια ποσοστό απαλλαγής 20%.

Το ποσοστό υπολογίζεται επί της δαπάνης και αφαιρείται από τον αναλογούντα φόρο.

Η απαλλαγή εκ του φόρου αρχίζει από τον επόμενο χρόνο που πραγματοποιήθηκε η προμήθεια και ισχύει ανεξάρτητα από τις απαλλαγές του άρθρου 7 του Ν.27/75.

Η πραγματοποίηση της δαπάνης θα αποδεικνύεται με βάση τα στοιχεία που καθορίζονται από τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων και βεβαίωση Τράπεζας που λειτουργεί στην Ελλάδα με την οποία θα βεβαιώνεται ότι η δαπάνη αυτή καλύφθηκε με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

13.- Οι πλοιοκτήτες ή σε περίπτωση που το πλοίο ανήκει σε ημεδαπή ή αλλοδαπή εταιρεία οποιουδήποτε τύπου, οι μέτοχοι και οι εταίροι αυτής, απαλλάσονται από κάθε είδους φόρο για το εισόδημα που προέρχεται από τα κέρδη της εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Οι πιο πάνω απαλλάσσονται ακόμη από κάθε είδους φόρο για το εισόδημα από μερίσματα που προέρχονται από τους ιδρυτικούς τίτλους ή από μετοχές της πλοιοκτήτριας εταιρείας των οποίων είναι κομιστές ή για τις οποίες έχουν εγγραφεί, είτε από οποιοδήποτε αντίστοιχο φόρο ο οποίος θα μπορούσε στο μέλλον να επιβληθεί. Οι υποχρεώσεις των παραπάνω ατόμων καλύπτονται από το φόρο που προβλέπεται για το πλοίο από τον προηγούμενο όρο. Ο φόρος αυτός καλύπτει ακόμα και την υπεραξία που είναι δυνατόν να προκύψει από την πώληση του πλοίου ή την ασφαλιστική αποζημίωση και η οποία μοιράζεται είτε σαν μέρισμα είτε σαν υπεραξία της μετοχής κατά τη διάλυση της εταιρείας, ή την υπεραξία που είναι δυνατό να προέλθει από την πώληση των μετοχών των πλοιοκτητών.

Οι διανομές κερδών σε χρήμα ή σε είδος των συνιδιοκτητών του πλοίου, σε περίπτωση συμπλοιοκτησίας, δεν υπόκεινται σε τέλος χαρτοσήμου. Η υποχρέωση αυτή καλύπτεται επίσης από το φόρο του προηγούμενου όρου 12. Επίσης απαλλάσσεται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου κάθε είδους λογοδοσία του διαχειριστού της συμπλοιοκτησίας προς αυτή.

14.- Σε περίπτωση εκποιήσεως ολοκλήρου ή ιδανικού μεριδίου του πλοίου σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα κατά τη διάρκεια της παραμονής του κάτω από Ελληνική σημαία,

δεν επιβάλλονται οι σύμφωνα με το νόμο φόροι μεταβιβάσεως και τα τέλη χαρτοσήμου.

Σε περίπτωση εισφοράς του πλοίου σε ναυτιλιακές εταιρείες, θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του Ν. 2246/52 περί απαλλαγής του πλοίου από οποιοδήποτε φόρο και τέλος, που διατηρήθηκαν σε ισχύ με το Ν.Δ. 3415/55 (άρθρο 4 παρ. 2).

Σε περίπτωση κληρονομίας που αφορά το πλοίο και αν αυτό διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων κ.λ.π.», θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της περ. γ' της παραγρ. Ι του άρθρου 29 αυτού του Νόμου.

15.- Οι διατάξεις του άρθρου 5 του Ν.Δ 4419/1964 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων του Ν. 1880/1951 «περί φορολογίας των πλοίων» εφαρμόζονται και για το πλοίο στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη. Η πράξη θεωρήσεως, από την Ελληνική Προξενική Αρχή, που προβλέπεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παραγρ. 2 του Ν.Δ. 187/29.9.73 περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, για τον τίτλο μεταβιβάσεως της κυριότητας του πλοίου που αγοράζεται στην αλλοδαπή, δεν είναι απαραίτητη για το πλοίο στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη.

16. α. Το πλοίο μπορεί να περιέλθει σε Ειδική Ναυτική Επιχείρηση (Ε.Ν.Ε.) αποκλειστικός σκοπός της οποίας θα είναι η πλοιοκτησία τούτου ή άλλων πλοίων νηολογημένων κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53, όπως ερμηνεύθηκε αυθεντικά με το Ν.Δ. 2928/54. Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση αποτελεί Νομικό Πρόσωπο διεπόμενο από τις διατάξεις του Ν. 959/79 με τις πιο κάτω διαφορές και κατά παρέκκλιση από κάθε σχετική διάταξη οποιουδήποτε νόμου.

β. Για την σύσταση της επιχείρησης απαιτείται καταστατικό που θα συντάσσεται και θα υπογράφεται από Δικηγόρο, που ασκεί τα καθήκοντά του στην Περιφέρεια του Πρωτοδικείου, όπου η έδρα της. Στον δικηγόρο αυτό απαγορεύεται οποιαδήποτε συμμετοχή στην επιχείρηση ή στη διοίκησή της.

Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση μπορεί να καταχωρηθεί στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών και πριν από την απόκτηση του πλοίου το οποίο αφορά αυτή η Εγκριτική Πράξη, υπό την προϋπόθεση ότι εντός τριμήνου θα έχει αποκτήσει την κυριότητα του πλοίου. Του τριμήνου παρερχομένου απράκτου η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση, θεωρείται αυτοδικαίως λυθείσα.

γ. Εκτός από το όνομα του συστήσαντος την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση δικηγόρου και του αντικλήτου αυτής, δεν απαιτείται να κατονομάζονται στο καταστατικό τα πρόσωπα που ζήτησαν τη σύστασή της ή που θα μετέχουν στην Επιχείρηση ή ανέλαβαν να καλύψουν το κεφάλαιό της ή θα αποτελέσουν το πρώτο της Διοικητικό Συμβούλιο.

δ. Δεν καταχωρίζεται στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση αν στο καταστατικό της, δεν ορίζεται το όνομα του αντικλήτου (που μπορεί να είναι ο ίδιος με τον συστήσαντα αυτήν) και δεν συνοδεύεται με δήλωση αποδοχής του διορισμού του. Ο αντίκλητος στον οποίο πρέπει να αποστέλλονται ή να κοινοποιούνται τα προς την Επιχείρηση απευθυνόμενα έγγραφα και δικόγραφα, πρέπει να έχει την επαγγελματική του εγκατάσταση στην έδρα της Επιχείρησης. Αν παύσει να υπάρχει αντίκλητος διορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο άλλος εντός μηνός. Μέχρι και της ημέρας της καταχώρησης εις το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών του διορισμού και της αποδοχής του νέου αντικλήτου έγγραφα και δικόγραφα προς την Επιχείρηση αποστέλλονται και κοινοποιούνται στον γραμματέα του Πρωτοδικείου της έδρας της Επιχείρησης.

Ουδεμία μεταβολή του προσώπου του αντικλήτου ισχύει προ της καταχωρήσεώς της στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.

Οι διατάξεις του εδαφίου αυτού σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζουν την εφαρμογή των διατάξεων του όρου 1 της απόφασης αυτής για το διορισμό φυσικού προσώπου ως εγγυητού της πλοιοκτήτριας Επιχείρησης στην Ελλάδα, ο οποίος θα ευθύνεται για την εξόφληση των οφειλών του πλοίου προς το Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. ή επιχειρήσεις κοινής ωφελείας.

ε. Η διάρκεια της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης μπορεί να είναι και αορίστου χρόνου. Η διάρκειά της σε καμία περίπτωση δεν επεκτείνεται πέραν του έτους από την ημέρα που η Επιχείρηση παύει να έχει στην κυριότητά της πλοίο νηολογημένο κατά το Ν.Δ. 2687/53.

στ. Το Κεφάλαιο της εταιρείας εκφράζεται σε ξένο νόμισμα.

ζ. Τις μετοχές της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης μπορεί να αναλάβει, στο σύνολό τους, κατά τη σύστασή της ή να τις αποκτήσει μεταγενέστερα ένα μόνο πρόσωπο. Οι μετοχές μεταβιβάζονται ελεύθερα, εκτός των ονομαστικών για τις οποίες ισχύουν οι περιορισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 7 του Ν. 959/79 και στο καταστατικό της εταιρείας.

η. Η γενική συνέλευση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης συνέρχεται είτε στην έδρα της Επιχείρησης είτε σε άλλο τόπο, εντός ή εκτός της Ελλάδος με τη διαδικασία που ορίζει ελευθέρως το καταστατικό.

Εάν το καταστατικό δεν ορίζει τέτοια διαδικασία, ισχύουν οι διατάξεις του Νόμου 959/79, όπως τροποποιούνται με την παρούσα πράξη.

θ. Μέχρις ότου γίνει η διανομή των τίτλων μετοχών εις τους μετόχους, ως μέτοχοι λογίζονται πριν ορισθεί το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο, οι εφοδιασμένοι με βεβαίωση του συντάξαντος το καταστατικό Δικηγόρου, μετά δε τον ορισμό Διοικητικού Συμβουλίου οι εφοδιασμένοι με βεβαίωση του Προέδρου, που προσυπογράφεται εις την περίπτωση αυτή και από τον Γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου.

ι. Το γνήσιο της υπογραφής του συντάξαντος το πιο πάνω Δικηγόρου και των Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των μελών της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων, βεβαιώνει Δημόσια Αρχή, Δικηγόρος ή Συμβολαιογράφος.

ια. Η καταχώρηση στο Μητρώον Ναυτικών Εταιρειών των εκάστοτε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των προσώπων που εκπροσωπούν και δεσμεύουν την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση είναι προαιρετική. Απαγορεύεται η παροχή εις τρίτους στοιχείων της Επιχείρησης που δεν είναι καταχωρημένα στο Μητρώο.

ιβ. Το καταστατικό της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης μπορεί να προβλέπει ότι:

(1) Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας θα καταβάλλεται, κατά την σύσταση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης εν όλω ή εν μέρει ή και θα αυξάνεται απεριόριστα μόνο με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου ή της Γενικής Συνελεύσεως και χωρίς να απαιτείται τροποποίηση του καταστατικού.

(2) Η απόκτηση από την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση περιουσιακών στοιχείων αξίας μεγαλύτερης από το μετοχικό της κεφάλαιο θα τεκμαίρεται ως αύξηση τούτου.

(3) Για την τροποποίηση όρου του καταστατικού που επιβάλλει περιορισμούς στις μεταβιβάσεις ονομαστικών μετοχών καθώς και στην κτήση μετοχών από αλλοδαπούς κατά το άρθρο 10 παρ. 2 του Νόμου 959/79, απαιτείται πλειοψηφία τα 2/3 του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου.

(4) Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση με ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να εγγυάται δάνεια που παρέχονται σε άλλες πλοιοκτήτριες Εταιρείες ή διαχειρίστριες πλοίων ή Εταιρείες κεφαλαίου (HOLDING COMPANIES) για εξυπηρέτηση ναυτιλιακών σκοπών.

ιγ. Στην επωνυμία του Νομικού Προσώπου που θα συσταθεί με τις διατάξεις του παρόντος προστίθενται υποχρεωτικά οι λέξεις «Ειδική Ναυτική Επιχείρηση» και αντίστοιχα τα αρχικά γράμματα Ε.Ν.Ε.

ιδ. Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση τηρεί «βιβλίο εσόδων και εξόδων» στην ελληνική γλώσσα, σε οποιοδήποτε νόμισμα. Εάν η διαχείρηση του πλοίου έχει ανατεθεί σε άλλη επιχείρηση που έχει υπαχθεί στις διατάξεις του Α.Ν. 89/67, του Ν. 27/75 και Ν. 814/78, η τήρηση του βιβλίου αυτού δεν απαιτείται. Η τήρηση άλλων λο-

γιστικών βιβλίων, η σύνταξη ισολογισμού ή λογιστικών καταστάσεων δεν είναι υποχρεωτική.

ιε. ‘Οπου εις τον Νόμο 959/79 αναφέρεται ποσοστό μετόχων 1/20, δια την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση το ποσοστό αυτό γίνεται 1/5 και όπου αναφέρεται προθεσμία 20 ή 30 ημερών, η προθεσμία αυτή γίνεται 10 ημέρες.

‘Οπου στο νόμο 959/79 αναφέρεται η λέξη «σύμβαση», εις την περίπτωση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης, νοείται το καταστατικό της.

17.- Οι διατάξεις του άρθρου 5 Ν.Δ. 3323/55 όπως εκάστοτε ισχύουν, δεν έχουν εφαρμογή ως προς την σύσταση της Επιχείρησης που ιδρύεται με τις διατάξεις του πιο πάνω όρου, την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της και την απόκτηση από αυτήν περιουσιακών στοιχείων που είναι απαραίτητα για την λειτουργία της. Η ίδρυση της Επιχείρησης ή και αύξηση του κεφαλαίου αυτής απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής φόρου συγκεντρώσεως κεφαλαίου και οιουδήποτε άλλου τέλους ή εισφοράς υπέρ του Δημοσίου ή Τρίτων.

18.- Την ευθύνη καταβολής προς το ΙΚΑ των νομίμων εισφορών για μισθωτούς που προσλαμβάνονται από τον εργολήπτη ή το εργοστάσιο το οποίο αναλαμβάνει επισκευές του πλοίου, φέρει ο εργολήπτης ή το εργοστάσιο αντίστοιχα, ενώ ο πλοιοκτήτης δεν έχει καμία ευθύνη απέναντι στο ΙΚΑ για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του εργολήπτη ή του εργοστασίου.

19.- Το πλοίο επιτρέπεται να επιβαρύνεται και με προτιμώμενες υποθήκες (PREFERRED MORTGAGES) υπέρ των ναυπηγών, ή οποιασδήποτε Ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας, ή Τράπεζας ή φυσικού προσώπου και για οποιαδήποτε ποσά τα οποία μπορούν να καθοριστούν, είτε σε νόμισμα Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής είτε σε άλλο αλλοδαπό νόμισμα, και τα οποία θα πρέπει να αποπληρωθούν στο ίδιο νόμισμα.

Οι παραπάνω προτιμώμενες υποθήκες (PREFERRED MORTGAGES), παρέχονται από τους πλοιοκτήτες και πριν ακόμη από τη νηολόγηση του πλοίου, είτε με σύμβαση, είτε με άλλη πράξη που υπογράφεται, εφόσον μεν η υπογραφή γίνεται στην Ελλάδα, μπροστά σε ‘Ελληνα Συμβολαιογράφο σύμφωνα με τον τύπο που προβλέπεται από τον Ελληνικό Νόμο, εφόσον δε η υπογραφή γίνεται στο εξωτερικό σύμφωνα με τον τύπο που απαιτείται ή επιτρέπεται κατά το δίκαιο του τόπου της υπογραφής. Με τις πιο πάνω προτιμώμενες υποθήκες (PREFERRED MORTGAGES) θα ασφαλίζονται εκτός των άλλων και δάνεια προς τους πλοιοκτήτες, ή απαιτήσεις που πηγάζουν από συμβάσεις παροχής πιστώσεων προς αυτούς καθώς και δάνεια και απαιτήσεις απέναντι άλλων Εταιρειών ή προσώπων που έχουν ή δεν έχουν σχέση με τους πλοιοκτήτες. Αντίγραφα των παραπάνω Συμβάσεων ή άλλων πράξεων με τις οποίες παρέχονται σύμφωνα με τα ανωτέρω οι προτιμώμενες υποθήκες (PREFERRED MORTGAGES) θα κατα θέτονται στο αρμόδιο Ελληνικό Γραφείο ναυτικών υποθηκών, σε επίσημη μετάφρασή τους στην Ελληνική γλώσσα.

Οι υποθήκες αυτές γράφονται στο υποθηκολόγιο του πιο πάνω Γραφείου.‘Οταν πρόκειται για υποθήκες που υπάρχουν πριν από τη νηολόγηση του πλοίου σαν Ελληνικού και έχουν γραφεί στα Δημόσια βιβλία της Χώρας,της οποίας τη σημαία έφερε προηγουμένως το πλοίο, αυτές γράφονται στο υποθηκολόγιο του πιο πάνω Γραφείου, κατά τη νηολόγηση του πλοίου στην Ελληνική σημαία ή και μετά από αυτή, όχι όμως αργότερα από 60 μέρες από τη νηολόγησή του σαν Ελληνικού.

‘Οταν πρόκειται για υποθήκες που θα συναφθούν οποτεδήποτε μετά τη νηολόγηση του πλοίου σαν Ελληνικού, οι υποθήκες γράφονται κατά το χρόνο που υποβάλλεται κάθε φορά αίτηση για εγγραφή της υποθήκης. Με αίτηση των ενυποθήκων δανειστών το Ελληνικό Γραφείο Ναυτικών Υποθηκών, που αναφέρεται πιο πάνω, υποχρεώνεται να σημειώσει στο παραπάνω υποθηκολόγιο οποιαδήποτε άλλη Σύμβαση ή πράξη σχετική με τις πράξεις προτιμώμενης υποθήκης (PREFERRED MORTGAGES) που έχουν κατατεθεί κατ’αυτό τον τρόπο.

Σ’αυτή την περίπτωση η υποθήκη πρέπει να υποβάλλεται στο πιο πάνω Γραφείο με επίσημη μετάφραση στην Ελληνική. Το πλοίο μπορεί, κατ’εξαίρεση των διατάξεων του άρθρου 2 του από 27 Σεπτεμβρίου 1946 και άρθρου 2 του από 2 Ιανουαρίου 1921 Β.Δ/των, να νηολογηθεί στο Νηολόγιο του ‘Ελληνα Προξενικού Λιμενάρχη Νέας Υόρκης, ή Προξενικού Λιμενάρχη Λονδίνου, ή Προξενικού Λιμενάρχη Τόκυο Ιαπωνίας, οι οποίοι είναι αρμόδιοι να καταχωρούν προτιμώμενες υποθήκες (PREFERRED MORTGAGES) στο πλοίο.

Εφόσον το πλοίο νηολογήθηκε στα νηολόγια που τηρούνται στα Προξενικά Λιμεναρχεία Λονδίνου, Ν. Υόρκης, ή Τόκυο, για τη μετανηολόγησή του στο Ελληνικό λιμάνι που δηλώθηκε από τους πλοιοκτήτες, αρκεί η τηλεγραφική μεταβίβαση στο νηολόγιο αυτού του λιμανιού ολόκληρου αποσπάσματος από τη μερίδα του πλοίου που βρίσκεται στο νηολόγιο του Προξενικού Λιμενάρχη.

‘Οσον αφορά τα δάνεια για τα οποία έγινε πιο πάνω λόγος, τις συμβάσεις παροχής πιστώσεων, τις υποθήκες ή άλλες πράξεις και εκχωρήσεις που ενδέχεται να έχουν παραχωρηθεί, ισχύουν και εφαρμόζονται όλοι οι όροι και συμφωνίες που συμπεριλαμβάνονται στις πιο πάνω συμβάσεις, ή άλλες πράξεις που έχουν ήδη συνομολογηθεί, ή πρόκειται να συνομολογηθούν σχετικά με τα δάνεια.

Ειδικότερα οι ενυπόθηκοι δανειστές διατηρούν το δικαίωμα σε κάθε περίπτωση κατά την οποία το δάνειο ή τα δάνεια καταστούν ληξιπρόθεσμα και απαιτητά, κατά τους όρους και τις συμφωνίες των πιο πάνω συμβάσεων ή άλλων πράξεων, χωρίς δικαστική μεσολάβηση και χωρίς υποχρέωση δικαστικής λογοδοσίας, ταυτόχρονα δε και χωρίς ευθύνη οποιουδήποτε από αυτούς για ενδεχόμενη ικανοποίηση οποιασδήποτε ζημιάς των πλοιοκτητών, έστω και αν αυτή οφείλεται σε υπαιτιότητά τους, να λαμβάνουν αμέσως τη διαχείριση του πλοίου για συμψηφισμό των καθαρών προσόδων από αυτή, σε κάθε περίπτωση που λαμβάνουν χρήματα, δικαιούνται ακόμη να πωλούν οι ίδιοι το πλοίο για τον ίδιο σκοπό, για λογαριασμό των πλοιοκτητών, με πλειστηριασμό ή με απευθείας πώληση χωρίς πλειστηριασμό, χωρίς τη τήρηση οποιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπεται από το Νόμο, με όρους, συμφωνίες και τίμημα, τα οποία ελεύθερα θα καθορίζονται από αυτούς. Τα πιο πάνω έγγραφα των συμβάσεων δανείων, εκχωρήσεων και υποθηκών ή άλλων πράξεων που έχουν αναφερθεί παραπάνω, αποτελούν και τίτλους εκτελεστούς στην Ελλάδα, χωρίς να υπάρχει ανάγκη να περιαφθούν για το σκοπό αυτό τον τύπο της εκτελέσεως. Οι ενυπόθηκοι δανειστές έχουν το δικαίωμα να εκχωρούν σε οποιοδήποτε τρίτο, ολικά ή μερικά, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, που προβλέπονται από αυτή την εγκριτική απόφαση, καθώς επίσης και να εξουσιοδοτούν για την άσκησή τους οποιαδήποτε πρόσωπα που θα ενεργούν κατά περίπτωση με τις ιδιότητες και αρμοδιότητες που αυτοί θα τους καθορίζουν. Ακόμη οι δανειστές διατηρούν και όλα τα δικαιώματά τους που απορρέουν από τις πιο πάνω συμβάσεις, ή άλλες πράξεις και εναντίον οποιουδήποτε άλλου, στον οποίο μπορεί να περιέλθει στο μέλλον η κυριότητα ή εκμετάλλευση του πλοίου. Οι προτιμώμενες υποθήκες θα προηγούνται από όλα τα ναυτικά και υπόλοιπα προνόμια, κατά παρέκκλιση του άρθρου 205 του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, του Ν.Δ. 3899/1958, ή οποιασδήποτε άλλης διατάξεως του Ελληνικού Δικαίου που ισχύει κάθε φορά, με εξαίρεση μόνο τα προνόμια που ορίζονται στο άρθρο 2 της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών του έτους 1926 «περί ενοποιήσεως ορισμέ- νων κανόνων Δικαίου,σχετικών προς τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες « POUR L’ UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES « και εφόσον αναγνωρίζονται ως τοιαύτα υπό του Ελληνικού Νόμου. Υποθήκες που γράφονται κατά την ίδια μέρα έχουν προτεραιότητα που αντιστοιχεί με τη σειρά με την οποία γράφονται και η οποία πρέπει να είναι η ίδια με τη σειρά καταθέσεως της σχετικής αιτήσεως προς αυτόν που τηρεί το νηολόγιο. Η υποθήκη εξασφαλίζει την πληρωμή οποιουδήποτε ποσού που οι ενυπόθηκοι δανειστές έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν από τους πλοιοκτήτες ή άλλους οφειλέτες, βάσει σχετικής συμβάσεως χορηγή-

σεως πιστώσεως ή και κατ'άλλο τρόπο,μαζί με τους τόκους, από τη στιγμή που ο οφειλέτης κάνει χρήση της πιστώσεως και μέχρις ότου αποδοθεί εντελώς οποιοδήποτε ποσό που θα έπαιρνε αυτός με βάση τη σχετική σύμβαση ή κατ'άλλο τρόπο, μαζί με τα έξοδα και τους τόκους πάνω σαυτά, τα ανωτέρω εφαρμόζονται όπως καθορίστηκαν ή θα καθορίζονται μεταξύ του ενυπόθηκου δανειστή και του ενυπόθηκου οφειλέτη, κατά παρέκκλιση του άρθρου 1289 του Αστικού Κώδικα, σε συνδυασμό με το άρθρο 204 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ή οποιασδήποτε άλλης διατάξεως που υπάρχει ή πρόκειται να τεθεί μελλοντικά στην Ελληνική Νομοθεσία.

20.- Σε περίπτωση προτιμώμενης υποθήκης όλα τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη που πηγάζουν από το Ν.Δ. 2687/53, όπως αυτό ερμηνεύθηκε αυθεντικά με το Ν.Δ. 2928/54 και αυτή την εγκριτική πράξη, μπορούν να εκχωρηθούν σε οποιοδήποτε ενυπόθηκο δανειστή για μεγαλύτερη ασφάλεια των δανείων, ή πιστώσεων ή άλλων υποχρεώσεων που είναι ασφαλισμένες με την προτιμώμενη υποθήκη. Η εκχώρηση αυτή έχει σαν προϋπόθεση ότι δεν θα απαλλάσσει τους πλοιοκτήτες από καμιά υποχρέωσή τους που απορρέει από αυτή την εγκριτική πράξη, ή κατ'άλλο τρόπο από την Ελληνική Νομοθεσία, ούτε θα έχει σαν συνέπεια να επιβάλλονται τέτοιου είδους αντίστοιχες υποχρεώσεις στους πιο πάνω ενυπόθηκους δανειστές.

21.- Οποιεσδήποτε διαφορές ανακύπτουν από την εφαρμογή αυτής της εγκριτικής πράξης ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και στο Ελληνικό Δημόσιο ή ανάμεσα σε κάποιο από τους ενυπόθηκους δανειστές και το Ελληνικό Δημόσιο, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στον όρο με αριθμ. 24 αυτής της Πράξης, καθώς και την περίπτωση που προβλέπεται στην τελευταία παράγραφο αυτού του όρου (21), πρέπει να επιλύονται με τη μέθοδο της διαιτησίας η οποία θα γίνεται ενώπιον δύο (2) διαιτητών έμπειρων και με ειδίκευση στα ναυτιλιακά θέματα. Από αυτούς, ο ένας πρέπει να ορίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο και ο άλλος από τους πλοιοκτήτες ή τους ενυπόθηκους δανειστές αντίστοιχα, εφόσον η διαφορά που πρόκειται να κριθεί αφορά αυτούς.

Σε περίπτωση κατά την οποία το ένα από τα μέρη που συμβάλλονται, αφού προσκληθεί από αυτόν που επισπεύδει τη διενέργεια της διαιτησίας, αργήσει περισσότερο από τριάντα μέρες από την κοινοποίηση της αιτήσεως προς διαιτησία (δηλαδή ημερομηνία παραλαβής της αιτήσεως), να προβεί στο διορισμό διαιτητού, ο διαιτητής διορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, μετά από αίτηση αυτού που επισπεύδει. Η πρόσκληση του Δημοσίου προς διαιτησία υποβάλλεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας χωρίς να απαιτείται να κοινοποιηθεί αυτή σε άλλα Υπουργεία. Σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών ορίζεται από αυτούς επιδιαιτητής και σε διαφωνία των διαιτητών όσον αφορά τον επιδιαιτητή που πρέπει να διοριστεί, αυτός διορίζεται με αίτηση οποιουδήποτε από τα ενδιαφερόμενα μέρη από τον 'Αρειο Πάγο από τα μέλη του δικαστηρίου αυτού. Το ίδιο εφαρμόζεται και σε κάθε περίπτωση κατά την οποία ενδέχεται να μη εξευρίσκεται κατάλληλος διαιτητής.

Η απόφαση της διαιτησίας είναι τελεσίδικη, αμετάκλητη και εκτελεστή, χωρίς να υπόκειται σε κανένα τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο, ούτε σε οποιαδήποτε προσφυγή ή αίτηση ακυρώσεως ενώπιον των τακτικών ή των διοικητικών δικαστηρίων εκτελείται δε χωρίς να είναι απαραίτητο να περιβληθεί με τον τύπο της εκτελέσεως.

Δεν επιτρέπεται καμία αναστολή ή αναβολή εκτελέσεως της διαιτητικής αποφάσεως, ή της λοιπής διαδικασίας.

Παρά τις διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων αυτού του όρου 21, καμία διαφορά που υπόκειται σε διαιτησία δυνάμει των παραγράφων που αναφέρονται πιο πάνω, δεν θα εισάγεται προς διαιτησία, ούτε θα διορίζεται διαιτητής για την ίδια διαφορά, χωρίς τη γραπτή συναίνεση του ενυπόθηκου δανειστή για το σκοπό αυτό και αν ακόμη θεωρηθεί ότι αυτός δεν έχει έννομο συμφέρον.

22.- Δε θα ενεργείται καμία τροποποίηση ή συμπλήρωση αυτής της εγκριτικής πράξεως, χωρίς τη συναίνεση των πλοιοκτητών και των ενυποθήκων δανειστών που μπορεί να υπάρχουν. Εάν σε κάποιο άλλο πλοίο της ίδιας κατηγορίας, που πρόκειται να νηολογηθεί στην Ελληνική σημαία με βάση το Ν.Δ. 2687/53 παραχωρηθούν πιο ευνοϊκοί όροι από αυτούς που περιέχονται σ'αυτή την εγκριτική απόφαση, οι ίδιοι πιο ευνοϊκοί όροι θα επεκτείνονται και σ'αυτήν την εγκριτική απόφαση μετά τη συμπληρωσή της και θα ισχύουν και στο πλοίο αυτό. Η επέκταση μπορεί να είναι ολική ή μερική κατά την απόλυτη κρίση των πλοιοκτητών, εφόσον οι ίδιοι το ζητήσουν και συναινούν οι ενυπόθηκοι δανειστές, εφόσον υπάρχουν, ή αν το ζητήσουν οι τελευταίοι κατά την απόλυτη κρίση τους.

Οι πλοιοκτήτες επιφυλάσσουν επίσης στους εαυτούς τους το δικαίωμα να ζητήσουν με νεώτερη αίτησή τους να καθοριστούν και άλλες απαλλαγές ή διευκολύνσεις, οι οποίες εφόσον γίνουν αποδεκτές θα παρασχεθούν με τροποποίηση ή συμπλήρωση, ανάλογα με αυτή την πράξη.

Σε περίπτωση προτιμώμενης υποθήκης οι πλοιοκτήτες μπορούν να διορίζουν τον ενυπόθηκο δανειστή, ή οποιοδήποτε πρόσωπο που καθορίζει ο τελευταίος, αποκλειστικό αντιπρόσωπο ή πληρεξούσιό τους, ο οποίος θα μπορεί να ζητά αντί για αυτούς και για λογαριασμό τους, οποιαδήποτε τροποποίηση ή συμπλήρωση και να προβαίνει για λογαριασμό των πλοιοκτητών σε οποιαδήποτε ενέργεια. Στις ενέργειες αυτές συμπεριλαμβάνεται και κάθε ενέργεια που θεωρείται απαραίτητη για δικαστική ή άλλη νομική διαδικασία, αναφορικά με οποιαδήποτε τροποποίηση ή συμπλήρωση, ο διορισμός δε αυτός, είναι ανέκλητος μέχρις ότου αποπληρωθεί πλήρως το δάνειο ή η πίστωση και εκπληρωθούν όλες οι άλλες υποχρεώσεις των ασφαλισμένων με την υποθήκη.

Με τους όρους των πιο πάνω πράξεων του διορισμού, οι πλοιοκτήτες που δίνουν την πληρεξουσιότητα, μπορούν να αναλάβουν έγκυρα την υποχρέωση να απέχουν από οποιαδήποτε ενέργεια που καλύπτεται από την πληρεξουσιότητα κατά την διάρκεια του χρόνου που ισχύει αυτή, σύμφωνα με τα παραπάνω.

23.- Σε περίπτωση συνάψεως δανείων με υποθήκη στην Ελλάδα, από ημεδαπούς Οργανισμούς ή Τράπεζες, για το πλοίο το οποίο αφορά αυτή η εγκριτική πράξη:

α) Το δικαίωμα ελεύθερης πωλήσεως και υποθηκεύσεως του πλοίου σε αλλοδαπούς, σύμφωνα με τον όρο 1 αυτής της εγκριτικής πράξεως, θα αναστέλλεται μέχρις ότου εξοφληθεί ολόκληρο το δάνειο.

β) Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος εξωτερικού από πώληση του πλοίου ή από ασφαλιστική αποζημίωση σύμφωνα με τον όρο 2, θα επιτρέπεται μόνο αφού εξοφληθεί ολόκληρο το δάνειο.

γ) Η καταβολή της αποζημιώσεως, σε περίπτωση επιτάξεως του πλοίου, σε συνάλλαγμα Ν.Υόρκης ή Λονδίνου, σύμφωνα με τον όρο 5, θα γίνεται με την προϋπόθεση ότι θα έχει εξοφληθεί προηγουμένως ολόκληρο το δάνειο, αλλοιώς, μέρος αυτής θα μπορεί να καταβληθεί σε δραχμές στην Ελλάδα, σε αντιστοιχεία με το μέρος του δανείου που δεν θα έχει ακόμη εξοφληθεί.

δ) Οι κάθε είδους φορολογικές απαλλαγές, οικονομικές και άλλες διευκολύνσεις, που παρέχονται μ'αυτή την εγκριτική πράξη, θα εφαρμόζονται ανάλογα και θα περιορίζονται σε αντιστοιχεία του μέρους του δανείου που δεν έχει εξοφληθεί με την προϋπόθεση ότι η εξόφληση του δανείου θα γίνεται με εισαγωγή ελεύθερου συναλλάγματος εξωτερικού. Σε αντίθετη περίπτωση οι διευκολύνσεις αυτές θα εφαρμόζονται μόνιμα κατά το ποσοστό της αξίας του πλοίου που καλύπτεται από κεφάλαια εξωτερικού.

Ο περιορισμός που αναφέρεται πιο πάνω, έχει εφαρμογή μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το δάνειο που δόθηκε ή που πρόκειται να δοθεί, υπερβαίνει ή, θα υπερβεί το ένα τρίτο (1/3) της αξίας του πλοίου και

ε) Η παράγραφος 2 του όρου 22 έχει την έννοια ότι πλεονεκτήματα που δίνονται μεταγενέστερα σε πλοία που εισάγονται εξ ολοκλήρου σαν κεφάλαια εξωτερικού, δεν θα μπορούν να επεκταθούν με βάση το άρθρο 10 παρ.2 του Ν.Δ. 2687/53 και στα θέ-

ματα τα οποία ρυθμίζει αυτός ο όρος,παρά μόνο κατ ' αναλογία που αντιστοιχεί στο κεφάλαιο εξωτερικού που έχει διατεθεί.

Διευκρινίζεται στο σημείο αυτό ότι αυτός ο όρος δεν θίγει, περιορίζει, αναστέλλει ή μεταβάλλει με οποιοδήποτε τρόπο, τα δικαιώματα των προηγούμενων προτιμωμένων ενυποθήκων δανειστών αυτού του πλοίου.

24.- Αυτή η εγκριτική πράξη ισχύει και στην περίπτωση κατά την οποία η κυριότητα του πλοίου περιέλθει σε άλλο ημεδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή αλλοδαπό νομικό πρόσωπο που καλύπτει τουλάχιστο κατά πλειοψηφία, Ελληνικά συμφέροντα. Για την ενέργεια της μεταβολής στο νηολόγιο, η οποία αφορά τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη, σε αλλοδαπό νομικό πρόσωπο απαιτείται προηγουμένως ο διορισμός ως εγγυητού στην Ελλάδα, όπως ορίζεται στον όρο Ι αυτής της πράξεως, από το αλλοδαπό νομικό πρόσωπο στο οποίο περιέρχεται η κυριότητα του πλοίου, όπως επίσης και η υποβολή στοιχείων ότι το αλλοδαπό αυτό νομικό πρόσωπο καλύπτει τουλάχιστο κατά πλειοψηφία Ελληνικά συμφέροντα. Διευκρινίζεται εδώ, ότι αν το πλοίο βαρύνεται με υποθήκη, σε περίπτωση δικαιοπραξίας που αποσκοπεί στην εκποίησή του, έχει εφαρμογή το άρθρο 202 του Κ.Ι.Ν.Δ. που κυρώθηκε με το Νόμο 3816/1958.

Σε περίπτωση όμως κατά την οποία, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, στο όνομα της οποίας εγκρίνεται μ'αυτή την πράξη, η νηολόγηση του πλοίου ή το παραπάνω αλλοδαπό νομικό πρόσωπο, στο οποίο ενδεχόμενα θα περιερχόταν μεταγενέστερα η κυριότητα του πλοίου, πάψει κατά τις πληροφορίες της Διοικήσεως και κατά την ελεύθερη κρίση της, να καλύπτει τουλάχιστο κατά πλειοψηφία Ελληνικά συμφέροντα ή θεωρηθεί ότι η παραμονή του πλοίου στην Ελληνική σημαία στο μέλλον δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη της εθνικής μας παραγωγής, αυτή η πράξη παύει να ισχύει και το πλοίο διαγράφεται αμέσως από το Ελληνικό Νηολόγιο, εφόσον είναι ελεύθερο από υποθήκη. Σε αντίθετη περίπτωση αυτή η πράξη παύει να ισχύει και το πλοίο διαγράφεται από το νηολόγιο, μόλις συμπληρωθεί εξάμηνη προθεσμία από την έκδοση της σχετικής διαταγής για τη διαγραφή του πλοίου από το Ελληνικό Νηολόγιο. Η προθεσμία αυτή, σε περίπτωση που υπάρχει στην Ελλάδα αντίκλητος των μέχρι της ημέρας που εκδίδεται η διαταγή της διαγραφής ενυποθήκων δανειστών, αρχίζει από την έγγραφη ειδοποίησή του από την αρμόδια Ελληνική αρχή του λιμένος στον οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο.

Η διαγραφή του πλοίου με τον πιο πάνω τρόπο, δεν δημιουργεί καμία αξίωση ή απαίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας κατά του Ελληνικού Δημοσίου. Σε περίπτωση που η κυριότητα του πλοίου θα περιερχόταν ύστερα από αναγκαστικό πλειστηριασμό σε ενυπόθηκο δανειστή του πλοίου αλλοδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο σαν υπερθεματιστή, όταν αυτό δεν καλύπτει κατά πλειοψηφία Ελληνικά συμφέροντα, τότε με αίτησή του ο τελευταίος μπορεί να διατηρήσει την Ελληνική σημαία για 6 μήνες από τον πλειστηριασμό,με τους ακόλουθους όρους που βαρύνουν τον υπερθεματιστή:

α. Ότι αυτός θα ικανοποιήσει όλες τις απαιτήσεις του Δημοσίου, των ασφαλιστικών Ταμείων Ε.Ν. που εισπράττονται δια του Ναυτολογίου, καθώς επίσης και του Ο.Τ.Ε., οι οποίες έχουν καταστεί απαιτητές μέχρι την ημέρα του πλειστηριασμού και έχουν αποσβεσθεί συνεπεία αυτού, χωρίς να έχουν ικανοποιηθεί για οποιοδήποτε λόγο από το εκπλειστηρίασμα.

β. Ότι θα προκαταβάλλει το φόρο που αναλογεί στο εξάμηνο, κατά το Ν. 27/75 ή άλλο παρόμοιο νόμο που ισχύει.

γ. 'Οτι θα προκαταβάλλει τις εισφορές που εισπράττονται από το Ναυτολόγιο για το ίδιο εξάμηνο, υπέρ των ασφαλιστικών Ταμείων Ε.Ν. Κατά τη διάρκεια της διατηρήσεως της Ελληνικής σημαίας από το πλοίο που πλειστηριάσθηκε για ένα εξάμηνο μετά τον πλειστηριασμό, σύμφωνα με την προθεσμία που αναφέρεται πιο πάνω, ο υπερθεματιστής και κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να το πωλήσει σε αλλοδαπούς φυσικά ή νομικά πρόσωπα διατηρώντας την Ελληνική σημαία του πλοίου μέχρις ότου παρέλθει το εξάμηνο.

Στο πιο πάνω πλοίο είναι δυνατή η εγγραφή υποθήκης κατά τη διάρκεια του ίδιου εξαμήνου.

Σε περίπτωση πωλήσεως ή υποθηκεύσεως του πλοίου μέσα στο πιο πάνω εξάμηνο, ο νηολόγος του λιμένος νηολογήσεως ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση με συστημένο έγγραφο τους ενδιαφερόμενους, αγοραστές ή ενυπόθηκους δανειστές για το ειδικό καθεστώς του πλοίου, δηλαδή για τη διαγραφή του πλοίου από το Ελληνικό Νηολόγιο, μετά την εκπνοή αυτού του χρόνου.

Επίσης η διαγραφή του πλοίου σύμφωνα με τα προηγούμενα, δεν δημιουργεί καμιά αξίωση ή απαίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας κατά του Ελληνικού Δημοσίου.

25. Για το πλοίο της παρούσας απόφασης ισχύουν οι απαλλαγές του άρθρου 27 του Ν.2859/2000(ΦΕΚ 248 Α' /00)

26. Οι μετοχές της πλοιοκτήτριας εταιρείας δύνανται να περιέλθουν σε εταιρεία χαρτοφυλακίου (Holding Company) που θα συσταθεί ή έχει συσταθεί με σκοπό την εισαγωγή των μετοχών της σε χρηματιστήριο. Στην περίπτωση αυτή, η διαχείριση του πλοίου θα εξακολουθήσει να ασκείται από εταιρεία Ελληνικών κατά πλειοψηφία συμφερόντων, η οποία θα έχει τις ίδιες υποχρεώσεις του εκπροσώπου - εγγυητού όπως αυτές περιγράφονται στον όρο 1 της παρούσης.

Η ισχύς αυτής της εγκριτικής απόφασης, που θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και θα κοινοποιηθεί για εκτέλεση, αρχίζει από της υπογραφής υπό του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας της διαταγής περί νηολογήσεως του πλοίου πλην του όρου 8 που αρχίζει από της νηολογήσεως ή της χορηγήσεως σε αυτό προσωρινών Ναυτιλιακών Εγγράφων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 4 Σεπτεμβρίου 2003

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ - ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ